



## Annual Report '75

## Rapport annuel '75

	1975
Revenues	\$49,650,000
Operating earnings	\$ 258,000
Non-operating earnings	\$ 1,054,000
Total earnings	\$ 1,312,000
Earnings per share	58¢
Number of shares outstanding	2,246,989
Book value per share	\$6.08
Total assets	\$53,281,000
Long-term liabilities	\$16,177,000
Number of employees	961
Aircraft Fleet	
DC-8	1
Boeing 737	6
Lockheed Electra	3
Fairchild 227	3
Other	7

	1974	
\$37,086,000		Revenus
\$ 613,000		Bénéfices d'exploitation
\$ 93,000		Autres bénéfices
\$ 706,000		Total des bénéfices
31¢		Bénéfices par action
2,246,989		Nombre d'actions en circulation
\$5.49		Valeur aux livres par action
\$46,709,000		Actif total
\$16,914,000		Dettes à long terme
914		Nombre d'employés
		Flotte d'Avions
1		DC-8
5		Boeing 737
3		Lockheed Electra
3		Fairchild 227
7		Autres







On behalf of the Board of Directors we report herewith on the activities of your Company for the year ended December 31, 1975, and submit the financial statements and auditors' report for the period.

## Financial

Earnings after taxes were \$1,312,000 or 58 cents per share against \$706,000 or 31 cents per share in 1974. Revenues increased by 34 percent to \$49,650,000 against \$37,086,000 in 1974. The working capital deficiency at December 31, 1975, was \$3,290,000 compared with \$3,697,000 at the end of 1974. Earnings were derived as follows:

		Per outstanding share
Normal operations	\$ 348,000	15¢
Sale of aircraft	1,054,000	47¢
Amortization of excess cost over book value of subsidiaries	(90,000)	(4)
	<u>\$1,312,000</u>	<u>58¢</u>

Revenues for 1975 remained relatively constant as to the proportion of business derived from the various segments of operations compared to 1974. Scheduled service revenues are approximately \$22,000,000 or 44 percent of the total while charter and contract operations represent the same amount, the remainder being revenues derived from tour operations of subsidiary companies.

In 1975 Nordair was again adversely affected by inflationary wage and salary increases averaging 15 percent for the year. The cost of materials, supplies and services also increased significantly, while fare and rate increases were insufficient to keep pace.

In June passenger fares were increased by approximately four and one-half percent while mail and cargo rates were increased by an average of four and eight percent respectively in all sectors. Due to sharp increases in the price of fuel at some northern locations, the rates applicable to Northwestern Quebec routes and the Arctic services were further increased by about five percent overall.

In November the Company took delivery of its sixth Boeing 737 for which financing was arranged through a Canadian chartered bank repayable over seven years with interest related to the bank's prime rate.

In October Nordair sold and leased back a second Boeing 737 aircraft, which improved working capital by an amount of \$1,580,000.

## Acquisitions and Licences

In May, the ownership of Treasure Tours International Inc., located in Montreal, and Treasure Tours (Canada) Ltd., located in Toronto, was acquired for approximately \$1,000,000. We expect that the acquisition of these two companies will enable us to increase our activity in the inclusive tour business and assist in improving the utilization of our aircraft. The attached financial statements include the results of Treasure Tours effective June 1.

Contracts for the ice reconnaissance work with the Canadian Department of the Environment and with the United States Air Force, for the flying associated with resupply of DEWline sites, were extended for the 1976 fiscal year.

Au nom du Conseil d'administration, nous vous présentons ci-après un rapport sur les activités de la compagnie pour l'année ayant pris fin le 31 décembre 1975 et présentons les états financiers et le rapport des vérificateurs pour la même période.

## Questions financières

Les bénéfices après déduction pour taxes ont été de \$1,312,000 ou 58 cents par action à comparer avec \$706,000 ou 31 cents par action pour 1974. Les recettes sont passées de \$37,086,000 en 1974 à \$49,650,000, soit une augmentation de 34 pour cent. Le déficit du fonds de roulement au 31 décembre 1975 était de \$3,290,000 comparativement à \$3,697,000 à la fin de 1974. Les sources de bénéfices sont les suivantes:

		Par action en circulation
Exploitation normale	\$ 348,000	15¢
Vente d'aéronef	1,054,000	47¢
Amortissement de l'excédant du coût par rapport à la valeur aux livres des filiales	(90,000)	(4)
	<u>\$1,312,000</u>	<u>58¢</u>

Les recettes pour 1975 en tant que proportion du chiffre d'affaires provenant des divers secteurs d'exploitation, sont demeurées relativement constantes par rapport à 1974. Les recettes des services réguliers sont d'environ \$22,000,000 soit 44% du total. Celles provenant des vols nolisés et des services aériens fournis aux termes de contrats d'une durée d'au moins une année représentent le même montant. Les autres recettes proviennent des voyages organisés par des filiales de la compagnie.

En 1975, Nordair a de nouveau été affectée par des augmentations de salaire et de traitement se chiffrant en moyenne à 15% pour l'année. Le coût des matériaux, des fournitures et des services a également augmenté de façon marquée, augmentations qui n'ont pu être compensées par celles des tarifs.

En juin, les tarifs pour les passagers ont été accrus de quatre et demi pour cent environ, tandis que les tarifs pour la poste et le fret ont augmenté en moyenne de quatre et huit pour cent respectivement dans tous les secteurs. A cause des fortes augmentations du prix du carburant à certains points des régions nordiques, les tarifs applicables aux routes desservant le nord-ouest du Québec et aux services arctiques ont fait l'objet d'un supplément d'augmentation de cinq pour cent environ.

En novembre, la compagnie a pris livraison de son sixième Boeing 737, acquisition financée par l'intermédiaire d'une banque à charte canadienne et remboursable sur sept ans à un taux d'intérêt établi en fonction du taux commercial.

En octobre, Nordair a vendu et reloué un deuxième Boeing 737, ce qui a permis d'augmenter son fonds de roulement de \$1,580,000.

## Acquisitions et permis

En mai, la compagnie s'est portée acquéreur de Treasure Tours International Inc., située à Montréal et de Treasure Tours (Canada) Ltd., de Toronto au prix de \$1,000,000 environ. Nous escomptons que l'acquisition de ces deux compagnies nous permettra d'aug-



Strathcona Sound, the site of the Nanisivik Mine, has been added to Nordair's Baffin Island licence. This application was at first denied and subsequently granted after an application for review. Other points added to our Arctic services include Pond Inlet and Arctic Bay which have made it feasible to extend the mainline jet service to Hall Beach on the Melville Peninsula, resulting in a substantial reduction in freight rates to these points.

A Nordair Twin Otter is now based at Hall Beach to connect with the jet service and transport passengers and cargo to the outlying settlements. A later decision of the Canadian Transport Commission allows these services to be upgraded to Class 2 when the airports involved become appropriately licensed by the Ministry of Transport.

In November, an application was filed with the Transport Commission to add Quebec City to our licence serving Fort Chimo and Frobisher Bay in order to provide direct jet service to Northern Quebec from the provincial capital. This application is pending. An application was also filed in December to upgrade service to Chibougamau from Class 3 to Class 2 and to transfer this point from our northern licence to our North-western Quebec licence. If granted, it will give Nordair considerably more scheduling flexibility in this area.

A review by the Air Transport Committee of the negative decision on Nordair's request to provide service from Montreal and Ottawa to Sudbury and Thunder Bay has not been completed. The decision was handed down in January 1975, and the request for review was made by Nordair at that time.

### **Personnel**

Your Company's agreement with the Canadian Airline Pilots Association has been under negotiation since it expired in September 1975, and the Minister of Labour has appointed a Conciliation Commissioner to deal with the matter. The agreement with the Canadian Airline Dispatchers Association has been renewed for a further period of two years from January 1st of this year. Agreements with the International Association of Machinists and Aerospace Workers, covering Nordair ground personnel and flight attendants, expire in May and December respectively of this year.

Total company employment at the end of 1975 stood at 961 compared with 914 at the 1974 year end. The increase was accounted for, in the main, by the addition of flight crews for the new 737 and by a forecast increase in our inclusive tour charter business.

### **Government and Nordair**

Your Company has been required to assume a severe cost burden imposed by the insistence of the Ministry of Transport that Mirabel Airport be prematurely used for all international air services, even those for which medium size jet aircraft are used.

This has resulted in a duplication of traffic handling facilities, costly ground transportation for passengers and airline personnel and a requirement for a substantial number of non-revenue ferry flights. It has also hindered efficient aircraft scheduling.

menter nos activités dans le domaine des voyages forfaitaires et améliorera l'utilisation de nos avions. Les états financiers ci-joints comprennent les données relatives aux filiales Treasure Tours à compter du 1<sup>er</sup> juin.

Les contrats pour les travaux de reconnaissance du mouvement des glaces qui avaient été passés avec Environnement Canada d'une part et avec l'Armée de l'air des Etats-Unis d'autre part pour effectuer des vols pour le ravitaillement des points de la ligne DEW, ont été renouvelés pour l'année financière 1976.

Strathcona Sound, site de la Mine Nanisivik, a été ajouté au permis que détient Nordair pour services sur la Terre de Baffin. Une demande en ce sens avait d'abord été rejetée puis finalement accordée après une demande de révision. Les autres points ajoutés à nos services arctiques comprennent Pond Inlet et Arctic Bay qui ont permis de prolonger la route principale desservie par avions à réaction jusqu'à Hall Beach sur la péninsule de Melville et il en est résulté une réduction importante des tarifs de fret à destination de ces escales.

Un Twin Otter de Nordair, stationné à Hall Beach, assure la correspondance avec le service jet et transporte les passagers ainsi que le fret vers les établissements isolés. En vertu d'une décision rendue depuis par la Commission canadienne des Transports, ces services passeront à la classe 2 dès que le ministère des Transport aura licencié d'une façon appropriée les aéroports en cause.

En novembre, la Commission canadienne des Transports a été saisie d'une demande pour ajouter Québec à notre permis en vertu duquel nous desservons Fort Chimo et Frobisher Bay, de manière à pouvoir assurer un service direct par avion à réaction entre la capitale provinciale et le nord du Québec. La décision n'a pas encore été rendue. En décembre, une demande a également été faite en vue de faire passer le service à destination de Chibougamau de la classe 3 à la classe 2 et de transférer cette escale, de notre permis pour le nord à celui pour le nord-ouest du Québec. Si la réponse est favorable, Nordair disposera d'une flexibilité considérablement accrue en matière d'horaire de vols dans cette région.

Une révision par le Comité du Transport Aérien du rejet d'une demande de la part de Nordair visant à assurer un service à partir de Montréal et Ottawa vers Sudbury et Thunder Bay n'est pas terminée. Le refus avait été signifié en janvier 1975 et Nordair avait déposé cette demande de révision immédiatement après.

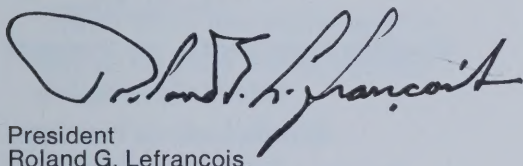
### **Personnel**

La convention entre Nordair et l'Association canadienne des pilotes de ligne est en cours de négociations depuis son expiration en septembre 1975 et le Ministre du Travail a désigné un conciliateur pour s'occuper de cette affaire. L'accord avec l'Association Canadienne des Appariteurs de Compagnies Aériennes (Canadian Airline Dispatchers Association) a été reconduit pour une nouvelle période de deux ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier de cette année. Les conventions passées avec l'Association Internationale des Machinistes et des Travailleurs des Industries Aérospatiales régissant le personnel au sol et le personnel de cabine

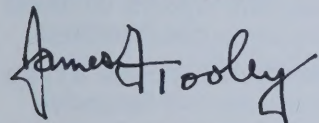


With sorrow we record the passing of Richard D. McKenna, a Director since 1967; his keen interest and valuable advice will be sorely missed. We report with pleasure the appointment of Paul Desrochers to your Board of Directors and look forward to the benefits that his association will bring to Nordair. The Honourable Louis de G. Giguère has advised that he does not wish to stand for re-election to the Board of Directors. George G. James, Vice President and Secretary, has been nominated to succeed him on the Board. Victor P. Pappalardo rejoined Nordair as Vice President Marketing in September of 1975.

For the Board of Directors,



President  
Roland G. Lefrançois



Chairman of the Board  
James F. Tooley

February 26, 1976

de Nordair, expirent respectivement en mai et décembre de cette année.

Le nombre total d'employés à la fin de 1975 était de 961 à comparer avec 914 à la fin de 1974. L'augmentation est due essentiellement à l'addition de membres d'équipage de vol pour le nouveau 737 et à une augmentation prévue dans nos activités dans le domaine des vols nolisés.

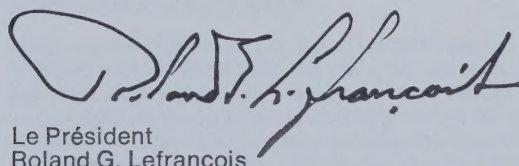
#### Nordair et le gouvernement

La compagnie a dû supporter un lourd fardeau financier imposé par le ministère des Transports qui exige que l'aéroport Mirabel soit prématurément utilisé pour tous les services aériens internationaux, même ceux qui sont desservis par des avions à réaction de grosseur moyenne.

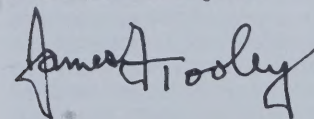
Il en est résulté un dédoublement des installations d'acheminement du trafic, des transports au sol coûteux pour les passagers et le personnel et l'obligation d'effectuer un nombre important de vols de convoyage non payants. Cette mesure a en outre gêné l'utilisation efficace des avions.

Nous avons appris avec regret le décès de Monsieur Richard D. McKenna, membre du Conseil d'administration depuis 1967. Son vif intérêt et ses conseils judicieux nous manqueront beaucoup. Il nous fait plaisir d'annoncer la nomination de Monsieur Paul Desrochers au Conseil d'administration et nous sommes convaincus que sa présence à Nordair sera hautement bénéfique pour votre compagnie. L'Honorable Louis de G. Giguère a fait part de son désir de ne pas voir renouveler son mandat de membre du conseil et c'est à regret que nous avons accédé à sa demande. Monsieur George G. James, Vice-président de la compagnie, a été désigné pour le remplacer. Monsieur Victor P. Pappalardo s'est de nouveau joint à la compagnie en tant que Vice-président, commercialisation, en septembre 1975.

Pour le Conseil d'administration



Le Président  
Roland G. Lefrançois



Le Président du Conseil d'administration  
James F. Tooley

Le 26 février 1976



**Consolidated Statement of Earnings  
and Retained Earnings  
for the year ended December 31, 1975**

**État consolidé du bénéfice  
et des bénéfices non répartis  
de l'exercice clos le 31 décembre 1975**

	<u>1975</u>	<u>1974</u>
<b>Revenue</b>	<b>\$49,650,000</b>	<b>\$37,086,000</b>
<b>Costs and Expenses</b>		
Operating expenses	<b>43,817,000</b>	31,487,000
Depreciation and amortization	<b>3,428,000</b>	2,760,000
Interest on long-term debt	<b>1,777,000</b>	1,548,000
	<b>49,022,000</b>	<b>35,795,000</b>
<b>Earnings from Operations</b>	<b>628,000</b>	<b>1,291,000</b>
Profit on disposal of flight equipment	<b>1,762,000</b>	105,000
<b>Earnings Before Income Taxes</b>	<b>2,390,000</b>	<b>1,396,000</b>
Income taxes	<b>1,078,000</b>	690,000
<b>Net Earnings for Year</b>	<b>1,312,000</b>	<b>706,000</b>
<b>Retained Earnings at Beginning of Year</b>	<b>6,724,000</b>	<b>6,018,000</b>
<b>Retained Earnings at End of Year</b>	<b>\$ 8,036,000</b>	<b>\$ 6,724,000</b>
<b>Earnings per share (note 7)</b>	<b>\$0.58</b>	<b>\$0.31</b>
<b>Fully diluted earnings per share (note 7)</b>	<b>0.58</b>	<b>0.31</b>

<b>Revenus</b>
<b>Coûts et dépenses</b>
Frais d'exploitation
Amortissement
Intérêts sur la dette à long terme
<b>Bénéfice d'exploitation</b>
Profit sur disposition d'équipement aéronautique
<b>Bénéfice avant impôts sur le revenu</b>
Impôts sur le revenu
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>
<b>Bénéfices non répartis au début de l'exercice</b>
<b>Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice</b>
<b>Bénéfice par action (note 7)</b>
<b>Bénéfice entièrement dilué par action (note 7)</b>



# Consolidated Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1975

# État consolidé de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 décembre 1975

	1975	1974	
<b>Working Capital Provided</b>			<b>Provenance du fonds de roulement</b>
Operations			Exploitation
Net earnings for year	\$ 1,312,000	\$ 706,000	Bénéfice net de l'exercice
Charges not affecting funds			Postes qui n'affectent pas le fonds de roulement
Depreciation and amortization	3,428,000	2,760,000	Amortissement
Deferred income taxes	971,000	690,000	Impôts sur le revenu reportés
	5,711,000	4,156,000	
Long-term debt			Dette à long terme
Bank loans and notes payable	8,285,000	6,632,000	Emprunts bancaires et billets à payer
Sale of property and equipment — depreciated value	3,522,000	530,000	Vente de propriété et d'équipement — valeur amortie
	17,518,000	11,318,000	
<b>Working Capital Used</b>			<b>Utilisation du fonds de roulement</b>
Acquisition of companies net of working capital acquired	792,000	—	Acquisition de compagnies, net du fond de roulement acquis
Purchase of fixed assets	7,297,000	9,414,000	Achat d'immobilisations
Reduction of long-term debt	9,022,000	4,790,000	Diminution de la dette à long terme
	17,111,000	14,204,000	
<b>Increase (decrease) in Working Capital</b>	<b>407,000</b>	<b>(2,886,000)</b>	<b>Augmentation (diminution) du fonds de roulement</b>
Working capital (deficiency) at beginning of year	(3,697,000)	(811,000)	Fonds de roulement (déficitaire) au début de l'exercice
<b>Working Capital (Deficiency) at End of Year</b>	<b>\$ (3,290,000)</b>	<b>\$ (3,697,000)</b>	<b>Fonds de roulement (déficitaire) à la fin de l'exercice</b>

## Auditors' Report

To the Shareholders  
Nordair Ltée — Nordair Ltd.

We have examined the consolidated balance sheet of Nordair Ltée — Nordair Ltd. and its subsidiaries as at December 31, 1975, and the consolidated statements of earnings and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination of the financial statements of Nordair Ltée — Nordair Ltd. and those subsidiaries of which we are the auditors included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. We have relied on the reports of the auditors who have examined the financial statements of the other subsidiaries.

In our opinion these consolidated financial statements present fairly the financial position of the companies as at December 31, 1975, and the results of their operations and the changes in their financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Thorne Riddell & Co.  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
January 30, 1976

## Rapport des vérificateurs

Aux Actionnaires  
Nordair Ltée — Nordair Ltd.

Nous avons examiné le bilan consolidé de Nordair Ltée — Nordair Ltd. et de ses filiales au 31 décembre 1975, ainsi que les états consolidés du bénéfice et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre examen des états financiers de Nordair Ltée — Nordair Ltd. et de ceux des filiales, dont nous sommes les vérificateurs, a comporté une revue générale des procédés comptables ainsi que les sondages des registres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. Nous nous en sommes remis aux rapports des vérificateurs qui ont examiné les états financiers des autres filiales.

A notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière des compagnies au 31 décembre 1975, ainsi que les résultats de leur exploitation et de l'évolution de leur situation financière pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Thorne Riddell & Cie  
Comptables agréés

Montréal, Canada  
le 30 janvier 1976



**Consolidated Balance Sheet  
as at December 31, 1975**

<b>Assets</b>	<b>1975</b>	<b>1974</b>	<b>Actif</b>
<b>Current Assets</b>			<b>Disponibilités</b>
Cash	\$ 2,678,000	\$ 1,041,000	Encaisse
Accounts receivable	8,603,000	5,283,000	Comptes à recevoir
Due from officers and employees	209,000	193,000	A recevoir des dirigeants et des employés
Inventory of spare parts and fuel at the lower of cost and replacement cost	1,754,000	1,582,000	Stock de pièces de rechange et de carburant au moindre du coût et de la valeur de remplacement
Prepaid insurance and other expenses	417,000	129,000	Assurance et autres frais payés d'avance
	<u>13,661,000</u>	<u>8,228,000</u>	
<b>Property and Equipment at cost</b>			<b>Propriétés et équipement au coût</b>
Land	2,000	105,000	Terrains
Flight equipment	45,536,000	43,464,000	Équipement aéronautique
Ground equipment and facilities	4,863,000	4,633,000	Équipement au sol et installations
	<u>50,401,000</u>	<u>48,202,000</u>	
Accumulated depreciation	11,465,000	9,721,000	Amortissement accumulé
	<u>38,936,000</u>	<u>38,481,000</u>	
Excess of cost over underlying value of net assets acquired less amounts amortized (note 2)	684,000	—	Excédent du coût sur la valeur matérielle de l'actif net acquis moins sommes amorties (note 2)
	<u>\$53,281,000</u>	<u>\$46,709,000</u>	

**Signed on behalf of the Board:**  
**Signé au nom du conseil d'administration**

James F. Tooley, Director/Administrateur

Roland G. Lefrançois, Director/Administrateur



**Bilan consolidé**  
**au 31 décembre 1975**

**Liabilities****Passif**

	<u>1975</u>	<u>1974</u>	
<b>Current Liabilities</b>			<b>Exigibilités</b>
Bank indebtedness (note 3)	\$ 1,613,000	\$ 1,721,000	Avances bancaires (note 3)
Accounts payable and accrued charges	9,187,000	6,134,000	Comptes à payer et frais courus
Contract deposits and unused tickets	4,086,000	1,665,000	Dépôts sur contrats et billets non utilisés
Long-term debt — current instalments	2,065,000	2,405,000	Versements exigibles sur la dette à long terme
	<u>16,951,000</u>	<u>11,925,000</u>	
<b>Long-Term Debt</b> (note 4)	<u>16,177,000</u>	<u>16,914,000</u>	<b>Dette à long terme</b> (note 4)
<b>Deferred Income Taxes</b>	<u>6,490,000</u>	<u>5,519,000</u>	<b>Impôts sur le revenu reportés</b>

**Shareholders' Equity****Avoir des actionnaires**

<b>Capital Stock</b> (note 6)			<b>Capital-actions</b> (note 6)
Authorized			Autorisées
5,000,000 no par value common shares			5,000,000 d'actions ordinaires sans valeur nominale
Issued			Emises
2,246,989 common shares	5,627,000	5,627,000	2,246,989 actions ordinaires
<b>Retained Earnings</b>	8,036,000	6,724,000	<b>Bénéfices non répartis</b>
	<u>13,663,000</u>	<u>12,351,000</u>	
	<u>\$53,281,000</u>	<u>\$46,709,000</u>	



# Notes to the Consolidated Financial Statements for the year ended December 31, 1975

# Notes aux états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 décembre 1975

## 1. Significant Accounting Principles

### a) Consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of the company and all its subsidiary companies.

### b) Property and Equipment

Jet and turbo prop flight equipment are depreciated to a 15% residual value, based on hours flown, over approximately a 14 year period for jet equipment and 8 - 12 year periods for turbo prop equipment. Ground equipment and facilities are depreciated on the diminishing balance method at the following rates: buildings — 10%; equipment — 20% - 25%; automotive — 30%.

Engine and airframe overhaul costs and other maintenance and repairs are charged to expense for the year. When property and equipment are sold or otherwise disposed of, the difference between the net carrying value in the accounts and the net proceeds are included in earnings.

### c) Deferred Income Taxes

Deferred income taxes are provided in recognition of the excess of depreciation claimed for income tax purposes over amounts recorded in the accounts.

## 2. Business Acquisition

In May, 1975, the company acquired all of the outstanding shares of Treasure Tours International Inc. and Treasure Tours (Canada) Ltd. The acquisitions are accounted for as purchases effective June 1, 1975, and earnings are included from that date.

The purchase price was \$984,000 cash, resulting in an excess of cost over underlying value of net assets acquired of \$774,000. This amount is being amortized over a five year period commencing June 1, 1975 at the rate of \$155,000 per annum.

The contribution to the company's consolidated statement of earnings as a result of these acquisitions, before allowing for amortization of the excess purchase consideration, is as follows:

Revenues	\$4,910,000
Costs and expenses	4,697,000
Earnings before income taxes	213,000
Earnings for the year	106,000
Earnings per share	5¢

## 3. Bank Indebtedness

Bank indebtedness is secured by an assignment of accounts receivable.

## 1. Principales conventions comptables

### a) Consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la compagnie et de toutes ses filiales.

### b) Propriétés et équipement

L'équipement aéronautique des avions à réaction et à turbopropulseurs est amorti à 15% de la valeur résiduelle, selon les heures de vol, sur une période d'environ quatorze ans pour l'équipement des réactés, et sur une période de huit à douze ans pour l'équipement des avions à turbopropulseurs. L'équipement au sol et les installations sont amortis selon la méthode dégressive aux taux suivants: bâtiments — 10%; équipement — 20 - 25%; véhicules — 30%.

Les frais de révision des cellules et des moteurs, d'entretien et des réparations sont imputés aux dépenses de l'exercice. Lors de la vente ou de la disposition de propriétés et d'équipement, la différence entre la valeur comptable nette et le produit net est portée au bénéfice.

### c) Impôts sur le revenu reportés

Les impôts sur le revenu reportés sont calculés en raison de l'excédent d'amortissement réclamé aux fins fiscales sur les montants comptabilisés.

## 2. Acquisition d'entreprises

En mai 1975, la compagnie a acquis toutes les actions émises de Treasure Tours International Inc. et de Treasure Tours (Canada) Ltd. Les acquisitions sont portées aux livres à titre d'achats à partir du 1<sup>er</sup> juin 1975 et les bénéfices y sont compris depuis cette date.

Le prix d'achat était de \$984,000 comptant, résultant en un excédent de coût sur la valeur matérielle de l'actif net acquis au montant de \$774,000. Cette somme est amortie sur une période de cinq ans, commençant le 1<sup>er</sup> juin 1975, par un montant annuel de \$155,000.

L'apport à l'état consolidé du bénéfice, à la suite de ces acquisitions, avant déduction de l'amortissement sur le prix d'achat excédentaire, se lit comme suit:

Revenus	\$4,910,000
Coûts et dépenses	4,697,000
Bénéfice avant impôts sur le revenu	213,000
Bénéfice de l'exercice	106,000
Bénéfice par action	5¢

## 3. Avances bancaires

Les avances bancaires sont garanties par un transport des comptes à recevoir.



<b>4. Long-Term Debt</b>	<b>1975</b>	<b>1974</b>
Bank loans		
Canadian funds — at rates varying between bank prime rate plus 1% and 1¼ %, final instalment due December 10, 1981	<b>\$10,983,000</b>	\$ 9,279,000
U.S. funds (\$4,650,000) at 122.5% of the Bank of Montreal New York prime rate	—	4,582,000
Notes payable (U.S. — \$7,242,000)		
6% notes, final instalment due August 15, 1978	<b>2,546,000</b>	3,407,000
8% notes, final instalment due October 10, 1981	<b>2,265,000</b>	2,051,000
8½ % notes, final instalment due December 10, 1985	<b>2,448,000</b>	—
	<b>18,242,000</b>	19,319,000
Current instalments included in current liabilities	<b>2,065,000</b>	2,405,000
	<b>\$16,177,000</b>	\$16,914,000

Required repayments during the next five years of the long-term debt as at December 31, 1975, are as follows: 1976 — \$4,865,000; 1977 — \$3,619,000; 1978 — \$2,683,000; 1979 — \$1,615,000 and 1980 — \$1,722,000.

The company has issued and pledged demand bonds of a total principal amount of \$33,367,000 securing the individual loans by a fixed charge on specific aircraft. Under the terms of certain of the trust deeds securing the company's bonds, the company has covenanted that it will not, without the consent of the lender (i) expend more than \$400,000 in aggregate in capital expenditures in any one year; (ii) redeem or reduce any class of capital stock, or change its capital structure; (iii) incur further indebtedness except in the ordinary course of business; (iv) incur liability as guarantor or endorser; (v) encumber the property of the company or of any subsidiary.

#### **5. Purchase and Lease Commitments**

The company leases two Boeing 737 aircraft on terms as follows: 1) at a rental payable in 22 semi-annual instalments of \$346,000 from June 30, 1974, to December 31, 1984, with an option to terminate the lease and purchase the aircraft on December 31, 1983, for \$520,000, and 2) at a rental payable in 21 semi-annual instalments of \$375,000 from April 15, 1976, to April 15, 1986, and a final payment of \$155,000 on October 15,

<b>4. Dette à long terme</b>	<b>1975</b>	<b>1974</b>
Emprunts bancaires		
Dollars canadiens — aux taux variants entre le taux bancaire de base plus 1% et 1¼ %, versement final payable le 10 décembre 1981	<b>\$10,983,000</b>	\$ 9,279,000
Dollars des E.-U. (\$4,650,000) à 122.5% du taux de base de la Banque de Montréal à New York	—	4,582,000
Billets à payer (E.-U. \$7,242,000), 6%, versement final payable le 15 août 1978	<b>2,546,000</b>	3,407,000
Billets à payer, 8%, versement final payable le 10 octobre 1981	<b>2,265,000</b>	2,051,000
Billets à payer, 8½ %, versement final payable le 10 décembre 1985	<b>2,448,000</b>	—
	<b>18,242,000</b>	19,319,000
Versements exigible compris aux exigibilités	<b>2,065,000</b>	2,405,000
	<b>16,177,000</b>	\$16,914,000

Les versements requis au 31 décembre 1975 sur la dette à long terme, au cours des cinq prochains exercices, sont les suivants: 1976 — \$4,865,000; 1977 — \$3,619,000; 1978 — \$2,683,000; 1979 — \$1,615,000 et 1980 — \$1,722,000.

La compagnie a émis des obligations à demande et s'est engagée pour un montant total en principal de \$33,367,000, garantissant les emprunts individuels par une charge fixe sur un avion particulier. Aux termes de certains actes de fiducie garantissant les obligations de la compagnie, celle-ci s'est engagée: (i) à ne pas dépenser plus de \$400,000 au total en dépenses de capital pour un exercice quel qu'il soit; (ii) à ne pas racheter ou réduire toute classe du capital-actions, ni à changer la structure de son capital; (iii) à ne pas contracter de dettes additionnelles, excepté dans le cours normal des affaires; (iv) à ne pas servir de garant ou d'endorseur; (v) à ne pas engager les biens de la compagnie ou de ses filiales, sans le consentement du prêteur.

#### **5. Engagements d'achat et de location**

La compagnie loue deux Boeing 737 aux termes suivants: 1) à un loyer payable en vingt-deux versements



1986, with an option to terminate the lease and purchase the aircraft on October 15, 1985, for \$500,000.

The lease which terminates October 15, 1986, results from the sale and leaseback in 1975 of one Boeing 737 aircraft. The gain realized from the sale of the aircraft is included in the statement of earnings under the caption of profit on disposal of flight equipment.

## 6. Capital Stock

As at December 31, 1975, there were options outstanding for 87,500 shares of which 84,000 have been granted to senior officers and the balance to other employees of the company. Options for 12,500 shares are exercisable at \$6.50 per share to September 22, 1977, and 75,000 at \$4.45 per share to October 31, 1978.

## 7. Earnings per share

Earnings per share is calculated on the common shares outstanding.

Fully diluted earnings per share is calculated on the assumption that stock options outstanding at December 31, 1975, had been exercised at the beginning of the year and the funds therefrom invested to produce a return equal to the maximum interest rate on long-term liabilities during the year.

## 8. Anti-Inflation Act

The company is subject to the Anti-Inflation Act which provides as from October 14, 1975, for the restraint of profit margins, prices, dividends and compensation.

The maximum dividend rate allowable is 8¢ per share for the twelve months ending October 13, 1976, under the anti-inflation legislation based on the present issued share capital.

## 9. Statutory Information

	1975	1974
Number of directors	11	11
Directors' remuneration	\$ 8,500	\$ 8,500
Number of officers	12	12
Officers' remuneration	\$451,000	\$322,000
Number of officers who are also directors	4	5

semi-annuels de \$346,000 du 30 juin 1974 au 31 décembre 1984, avec le choix de résilier le bail et d'acheter l'avion le 31 décembre 1983 pour la somme de \$520,000, et 2) à un loyer payable en vingt et un versements semi-annuels de \$375,000 du 15 avril 1976 au 15 avril 1986, et un versement final de \$155,000 le 15 octobre 1986, avec le choix de résilier le bail et d'acheter l'avion le 15 octobre 1985 pour la somme de \$500,000.

Le bail qui se termine le 15 octobre 1986 résulte de la vente et de la relocation d'un Boeing 737 en 1975. Le gain réalisé à la vente de l'appareil est compris à l'état du bénéfice au poste profit sur disposition d'équipement aéronautique.

## 6. Capital-actions

Au 31 décembre 1975, il y avait des options d'achat en circulation pour 87,500 actions ordinaires, dont 84,000 ont été consenties aux dirigeants en chef, et le reste aux autres employés de la compagnie. Jusqu'au 22 septembre 1977 les options peuvent être exercées pour 12,500 actions à \$6.50 l'action et 75,000 à \$4.45 l'action jusqu'au 31 octobre 1978.

## 7. Bénéfice par action

Le bénéfice par action est établi selon les actions ordinaires en circulation.

On a calculé le bénéfice entièrement dilué par action en supposant que les options d'achat en circulation au 31 décembre 1975 avaient été exercées au début de l'exercice et que les fonds en résultant aient été investis pour produire un rendement équivalent au taux d'intérêt maximum sur la dette à long terme au cours de l'exercice.

## 8. Loi anti-inflation

Depuis le 14 octobre 1975, la compagnie est assujettie à la Loi anti-inflation qui limite les marges bénéficiaires, les prix, les dividendes et la rémunération.

Le taux maximum autorisé au regard des dividendes est de \$0.08 par action pour les douze mois se terminant le 13 octobre 1976, en vertu de la Loi anti-inflation, basé sur le capital-actions, actuellement émis.

9. Renseignements réglementaires	1975	1974
Nombre d'administrateurs	11	11
Rémunération des administrateurs	\$ 8,500	\$ 8,500
Nombre de dirigeants	12	12
Rémunération des dirigeants	\$451,000	\$322,000
Nombre de dirigeants qui sont également administrateurs	4	5



	1975	1974	1973	1972	1971	
(Dollars in thousands except where indicated by *) (En milliers de dollars sauf aux endroits indiqués par *)						
<b>Earnings</b>						<b>Gains</b>
Earnings for the year	\$ 1,312.	\$ 706.	\$ 2,203.	\$ 763.	\$ 969.	Bénéfices pour l'année
Per share (based on weighted average number of shares outstanding during the year)						Par action (basé sur la moyenne pondérée d'actions en circulation pendant l'année)
Earnings*	0.58	0.31	1.00	0.41	0.59	Bénéfices*
Fully diluted earnings*	0.58	0.31	0.99	0.38	0.53	Bénéfices entièrement dilués*
Cash generated from operations*	2.54	1.85	2.92	1.91	1.93	Fonds provenant de l'exploitation*
Gain on sale of fixed assets included in earnings	1,054.	93.	1,061.	67.	9.	Gain sur ventes d'immobilisations incluses dans les bénéfices
Non-recurring income included in earnings	—	—	300.	62.	188.	Revenus non renouvelables inclus dans les bénéfices
<b>Revenue</b>						<b>Revenus</b>
Passengers and excess baggage	14,904.	13,349.	9,419.	6,438.	5,275.	Passagers et excédent de bagages
Freight	5,702.	4,822.	3,806.	3,382.	3,142.	Fret
Mail	1,411.	1,340.	982.	920.	737.	Courrier
Charter	21,434.	17,026.	13,517.	10,672.	7,282.	Vois nolisés
Tour operations	5,663.	—	—	—	—	Voyages organisés
Other	536.	549.	355.	259.	173.	Autres
<b>Total Revenue</b>	<b>\$49,650.</b>	<b>\$37,086.</b>	<b>\$28,079.</b>	<b>\$21,671.</b>	<b>\$16,609.</b>	<b>Revenu total</b>
Depreciation & Amortization	\$ 3,428.	\$ 2,760.	\$ 2,682.	\$ 2,028.	\$ 1,437.	Amortissement
Interest — net	1,777.	1,548.	1,676.	1,084.	1,179.	Intérêts — Net
<b>Financial Position</b>						<b>Situation financière</b>
Working capital	(3,290.)	(3,697.)	(811.)	306.	(2,258.)	Fonds de roulement
Fixed assets — at cost	50,401.	48,202.	39,673.	37,110.	28,794.	Immobilisations — au prix coûtant
Accumulated depreciation	11,465.	9,721.	7,316.	6,214.	4,259.	Amortissement accumulé
Fixed assets — book value	<b>\$38,936.</b>	<b>\$38,481.</b>	<b>\$32,357.</b>	<b>\$30,896.</b>	<b>\$24,535.</b>	Immobilisations — valeur aux livres
Long-term debt	\$16,177.	\$16,914.	\$15,072.	\$19,872.	\$14,389.	Dettes à long terme
Deferred income taxes	6,490.	5,519.	4,829.	3,283.	2,602.	Impôts sur le revenu reportés
Shareholders equity						Actif net des actionnaires
Per share (based on outstanding shares as at December 31)*	6.08	5.49	5.18	4.09	3.28	Par action (basé sur le nombre d'actions en circulation au 31 déc.)*
(Figures in units as indicated) (Chiffres tels qu'indiqués)						
<b>Other</b>						<b>Autres</b>
Number of Employees (as at December 31)	961	914	792	621	474	Nombre d'employés (au 31 décembre)
Number of Passengers	463,636	451,966	363,839	265,290	210,400	Nombre de passagers
Number of Pounds of Cargo (000's)	25,166	24,696	34,768	30,501	24,942	Nombre de livres de fret (000)
Passenger Miles Flown (000's)	442,418	375,407	282,108	264,643	196,737	Passagers — milles parcourus (000)
Cargo Ton Miles Flown (000's)	12,331	11,568	11,720	13,537	14,389	Fret tonnes — milles parc. (000)
Aircraft Miles Flown (000's)	9,360	8,909	8,311	7,136	5,686	Avions — milles parc. (000)



## **Directors Directeurs**

**Carl F. Burke,**  
Charlottetown,  
Prince Edward Island  
Ile-du-Prince-Edouard

**Paul Desrochers,**  
Rosemère, Québec  
Vice-Président de  
Canada Permanent  
Mortgage Corp.  
Vice President

**L'hon. Louis de G. Giguère,**  
Montréal, Québec  
Sénateur  
Senator

**F. Ronald Graham,**  
Montreal, Quebec  
Chairman, Graham,  
Armstrong Securities Ltd.,  
Président du Conseil  
d'Administration

**R. Michael Grills,**  
Toronto, Ontario  
Executive Vice President,  
McLeod, Young, Weir & Company  
Limited,  
Vice-Président Exécutif

**John W. Henley,**  
Burlington, Ontario  
Vice President, Personnel,  
Westinghouse Canada Ltd.,  
Vice-Président du Personnel

**Roland G. Lefrançois,**  
Montréal, Québec  
Président et Directeur Général  
President and Chief  
Executive Officer

**Henry M. Marx,**  
New York, N.Y.  
Vice President  
Vice-Président  
Partner, Windels & Marx,  
Solicitors

**Frank D. Newton,**  
Islington, Ontario  
Partner, Wilson Newton  
Roberts Duncan,  
Architects  
Architectes

**Paul L. Pelletier,**  
Montréal, Québec  
Vice-Président  
Vice President,  
Président de Pelletier  
Engineering (International) Ltd.,  
President

**James F. Tooley,**  
Montreal, Quebec  
Chairman of the Board  
Président du Conseil  
d'Administration

## **Officers & Management Officiers & Direction**

**John W. Hughes,**  
Vice President, Public Relations  
Vice-Président, Affaires Publiques

**George G. James,**  
Vice President and Secretary,  
Vice-Président et Secrétaire

**Joyce H. Miracle,**  
Comptroller and  
Assistant Secretary  
Contrôleur et  
Adjoint au Secrétaire

**Roger E. Morawski,**  
Vice President,  
Operations and Engineering  
Vice-Président,  
Opérations et Génie

**Capt. John C. Morden,**  
Vice President,  
Flight Operations  
Vice-Président,  
Opérations de Vol

**Victor P. Pappalardo,**  
Vice President, Marketing  
Vice-Président, Marketing

**Kurt P. Peiffer,**  
Vice President,  
Traffic Development  
Vice-Président,  
Développement du Trafic

**Roderick M. Towle,**  
Vice President, Finance  
Vice-Président, Finance

**Auditors:**  
**Vérificateurs:**  
Thorne Riddell & Co.,  
Montréal, Québec

**Counsel:**  
**Conseillers Juridiques:**  
Weldon, Courtois,  
Clarkson, et al.,  
Montréal, Québec

**Head Office:**  
Montreal International  
Airport, Dorval, Quebec

**Siège social:**  
Aéroport International  
de Montréal, Dorval, Québec

**Bankers:**  
**Banquiers:**  
The Bank of Montreal,  
La Banque de Montréal,  
Montréal, Québec  
Canadian Imperial  
Bank of Commerce,  
La Banque Canadienne  
Impériale de Commerce,  
Montréal, Québec

**Transfer Agents:**  
**Comptabilité des**  
**Transferts:**  
Crown Trust Company,  
Montréal, Québec  
Toronto, Ontario  
Calgary, Alberta







